



CONCLUSIONS SCIENTIFIQUES DE LA CONFERENCE CODATU XV

Telles que prononcées au terme des débats par le président du comité scientifique international, Nico McLachlan, le jeudi 25 octobre 2012, au centre de conférence de l'Union africaine, Addis Abeba, Ethiopie

« Éléments introductifs

Pour la conférence CODATU XV, le comité scientifique international a élaboré un programme ambitieux selon l'approche transversale du « *rôle de la mobilité urbaine pour modeler / remodeler les villes du futur* ». La volonté de cette conférence a été d'explorer de manière holistique et pratique les principaux défis de la mobilité pour les villes du monde en développement.

Dans ce contexte, il a été décidé que le programme soit élaboré autour des thèmes et des domaines d'intérêt suivants :

- 1- **La gouvernance** : Quels sont les dispositions nécessaires aux niveaux législatif, institutionnel et opérationnel pour garantir la mobilité soutenable dans les villes en développement ?
- 2- **La forme urbaine** : Comment améliorer les relations entre les stratégies globales de développement des villes, l'aménagement de l'espace, la planification de la mobilité et les interventions ?
- 3- **Les modes de déplacements** : Comment permettre aux villes du monde en développement à choisir leurs modes de déplacements ?
- 4- **La population, l'économie et l'environnement** : comment prendre en compte les besoins de la population, les exigences économiques et les questions environnementales dans l'amélioration de la mobilité ?

Suite aux réflexions menées lors de la conférence CODATU XV il a été mis en évidence que :

- Le thème principal et les sous-thèmes de la conférence étaient très pertinents quant aux besoins des villes en développement et plus particulièrement aux besoins actuels des villes africaines.
- Les villes du monde en développement en général et les villes africaines en particulier souhaitent apprendre mutuellement les unes auprès des autres.
- Le lieu où s'est déroulée la conférence CODATU XV (la ville d'Addis Abeba) a joué un rôle important en recentrant l'attention des villes du monde en développement sur les villes africaines.

Les conclusions du déroulement scientifique de la conférence CODATU XV doivent donc être entendues dans ce contexte.



« La gouvernance et la gestion de la mobilité urbaine

Quels sont les dispositions nécessaires aux niveaux législatif, institutionnel et opérationnel pour garantir la mobilité soutenable dans les villes en développement ?

Les conclusions issues des débats autour de la nature des dispositions nécessaires aux niveaux législatif, institutionnel et opérationnel dans le monde en développement pour garantir la durabilité des améliorations dans la mobilité étaient les suivantes

- Nous devons surmonter des cadres législatifs non-existants ou ambigus pour aller vers des cadres législatifs qui déterminent clairement les rôles et les responsabilités des gouvernements nationaux, régionaux, provinciaux et locaux (urbaines) concernant la planification, la régulation et la contractualisation des services de la mobilité urbaine.
- Nous devons surmonter la centralisation des pouvoirs et des fonctions liés à la mobilité urbaine pour aller vers une répartition appropriée et équilibrée des pouvoirs et des fonctions aux différents niveaux de gouvernance.
- Nous devons surmonter la volonté d'« acquérir de l'autorité en termes de mobilité urbaine » et sortir de l'obsession sur la « *forme* » de l'institution qui dirige la mobilité urbaine pour mettre l'accent sur « *la répartition appropriée des fonctions* ».
- Nous devons éviter l'imitation et l'importation des institutions fortement développées (abouties) qui se sont perfectionnées au cours de plusieurs décennies, pour aller vers des institutions adaptées à nos cultures politiques et administratives singulières, qui mettront l'accent sur les besoins en termes de mobilité au sein de nos agglomérations.
- Nous devons remettre en question la pensée qui considère que ce sont les structures qui résolvent les problèmes pour comprendre que les capacités viennent des individus (qui apportent des connaissances, des compétences et des expériences appropriées) et des systèmes qui constituent le moteur qui permet à l'institution de fonctionner.
- Nous devons remettre en question la considération qu'une institution « peut tout faire », pour comprendre que la planification, la régulation, la contractualisation et le financement des améliorations de la mobilité urbaine sont, par leur nature même, des problématiques aux portées nationales et régionales qui demandent donc des relations habiles entre les institutions.



« La forme urbaine

Comment améliorer les relations entre les stratégies globales de développement des villes,, l'aménagement de l'espace, la planification de la mobilité et les interventions?

Les conclusions sur les relations entre les grands axes du développement des villes, l'aménagement de l'espace, la planification de la mobilité et les interventions étaient les suivantes :

- Nous demandons aux pays en développement de préparer des plans nationaux d'occupation des sols, l'urbanisation, le développement économique et la mobilité.
- Les villes du monde en développement doivent élaborer une vision à long terme qui inclut par exemple : un plan de développement de l'espace, de l'investissement dans l'infrastructure sur le long terme, des projets de construction de logements et des stratégies de mobilité qui interagissent et ne restent pas figés.
- La planification urbaine de l'espace, de l'habitation, de l'infrastructure et de la mobilité doit se développer selon des processus parallèles plutôt que séquentiels afin de permettre un échange constant et interactif dans la prise de décisions et dans l'élaboration de ces projets. De cette manière, les interdépendances entre l'espace, la hiérarchie des habitations, l'infrastructure et la mobilité peuvent être explorées.
- Les villes du monde en développement doivent dépasser une pensée restreinte à un seul secteur pour adopter une pensée plus transversale.
- De cette manière, on peut faire face au défi de « l'intégration » *ex ante facto* plutôt qu'*ex post facto*.



« Les modes de déplacements

Comment aider les villes du monde en développement à choisir leurs modes de mobilité ?

Les conclusions issues des débats sur le choix de modes de déplacements étaient les suivantes :

- Les villes du monde en développement doivent investir dans la collecte et la gestion des données (sur la mobilité urbaine) afin de mieux comprendre (et être informées) des réalités actuelles, des tendances nouvelles et des demandes en termes de mobilité des populations urbaines dans les années à venir.
- La question du choix entre les modes appropriés devrait être posée sous l'angle de « l'adaptation aux demandes actuelles et projetées » et traitée dans l'optique d'une « progression modale » plutôt qu'un « choix modal ».
- Sur la base de cette approche de « progression modale », les villes des pays en développement devraient commencer à comprendre leur clivage modal actuel et investir dans une infrastructure de mobilité qui faciliterait à la fois le progrès croissant dans l'usage des « modes de mobilité de plus haut niveau » (ex. de l'amélioration des voies piétonnes et cyclables jusqu'à la création d'échangeurs routiers plus sûrs), et le « devancement » modal, où les villes enjambent plusieurs modes (ex. des voies piétonnes aux voies rapides massives).
- Les villes en développement doivent voir l'investissement dans l'infrastructure de la mobilité comme un investissement économique. Une jonction entre transports devrait être considérée et donc planifiée, conçue et gérée comme un lieu d'opportunités économiques et sociales.
- Les villes du monde en développement doivent investir autant dans l'accès sécurisé, les abris et les gares que dans les modes de mobilité.
- En considérant le report modal à grande échelle, les villes du monde en développement doivent penser le changement des comportements des usagers. Elles doivent faire l'effort d'inclure les transports artisanaux et les opérateurs formels existants dans la planification et miser sur la co-conception et la co-propriété de nouveaux systèmes.
- Nous devons renoncer à « faire comme tout le monde » pour faire ce qui est plus « adapté à nos besoins ».



« La population, l'économie et l'environnement

Comment prendre en compte les besoins de la population, de l'économie et de l'environnement quant au regard des améliorations dans la mobilité?

Les conclusions des débats sur les besoins de la population, de l'économie, et de l'environnement quant au regard des améliorations dans la mobilité sont résumées ci-dessous :

- En ce qui concerne la population, il faut apprendre à l'intégrer dans le processus de l'articulation des besoins, dans la conception de projets et dans l'apport de critiques ponctuelles sur la qualité, la sécurité, la fiabilité et le coût des services de mobilité.
- Il faut dépasser l'idée de planifier à tout prix et fournir des services de mobilité *pour la population*, pour aller vers une planification des services de mobilité *avec la population* et avec les communautés concernées.
- Il faut dépasser la vision des améliorations de la mobilité comme des exercices techniques menés par des ingénieurs pour les voir en tant qu'améliorations socio-économiques qui promeuvent l'accès aux opportunités économiques, aux aménagements et aux structures sociales, tout en renforçant la qualité de l'environnement urbain, de la santé, de la sécurité et de la vie des citoyens.
- Il faut porter un nouveau regard sur les transports artisanaux existants dans nos villes vus comme des « pirates illégaux » contribuant à un cercle vicieux d'illégalité, de comportements dangereux sur les routes, responsables d'accidents et de congestion, pour les considérer comme des fournisseurs de services essentiels. Ils doivent être perçus comme des partenaires des pouvoirs municipaux, afin d'effectuer des améliorations soutenables dans la mobilité.



*Nico McLachlan
Le Jeudi 25 octobre 2012, Addis Abeba, Ethiopie*